



**PROJET D'AMÉNAGEMENT D'UN NOUVEAU BARRAGE  
SUR LA RIVIÈRE PÉRIBONKA PAR HYDRO-QUÉBEC**

**MÉMOIRE DE LA  
CORPORATION DES CAMIONNEURS EN VRAC DE LA RÉGION 02  
PRÉSENTÉ  
AU COMITÉ DU BUREAU DES AUDIENCES PUBLIQUES DU QUÉBEC**

**22 OCTOBRE 2003**

## **PRÉAMBULE**

Lors de son premier passage devant le Comité du Bureau des audiences publiques portant sur le projet d'Hydro-Québec d'aménager un nouveau barrage sur la rivière Péribonka, la Corporation des camionneurs en vrac de la région 02 Inc. avait posé deux questions se rapportant à la place des camionneurs artisans de la région Saguenay-Lac-St-Jean lors de l'exécution de ces travaux.

L'objectif vivement souhaité était d'amener les représentants du Bureau des audiences publiques ainsi que les décideurs d'Hydro-Québec à se pencher sur la problématique que vivent les camionneurs de la région 02 et de mettre la table pour un éventuel élargissement de leur rôle dans le projet. La Corporation des camionneurs en vrac de la région 02 Inc. ne peut donc qu'accueillir favorablement la tenue des présentes consultations.

R. Covey écrit dans son ouvrage "L'étoffe des leaders" que la seule vraie erreur est celle dont on n'a pas tiré de leçon.

## **MANDAT**

Suite à une résolution adoptée par le Conseil d'administration de la Corporation des camionneurs en vrac de la région 02 Inc., le consultant en gestion, Claude Girard, s'est vu confier le mandat de préparer et de présenter un mémoire devant le Bureau des audiences publiques lors de ses auditions se rapportant au projet d'Hydro-Québec sur la rivière Péribonka.

# TABLE DES MATIÈRES

PRÉAMBULE	2
MANDAT	2
TABLE DES MATIERES	3
INTRODUCTION	4
PRÉSENTATION DE L'ORGANISME	5-6
PORTRAIT DU CAMIONNEUR EN VRAC	6-7
PORTRAIT DE L'ORGANISME DE COURTAGE	7
EFFICACITÉ / RENTABILITÉ DU CAMIONNEUR EN VRAC	7-8
PORTRAIT SOCIO-ÉCONOMIQUE DES CAMIONNEURS EN VRAC	8
ENTENTE HYDRO-QUÉBEC / ANCAI	8-9
BONIFICATION DE L'ENTENTE HYDRO-QUÉBEC / ANCAI	9
RETOMBÉES ÉCONOMIQUES RÉGIONALES	10-11
CONCLUSION	11
ANNEXES	
<b>1 Entente Hydro-Québec / ANCAI</b>	
<b>2 Article 3.17 « Transport de matériaux en vrac par camions »</b>	

## INTRODUCTION

La Corporation des camionneurs en vrac de la région 02 Inc remercie les membres du comité du Bureau des audiences publiques de lui offrir l'opportunité de présenter ses commentaires et recommandations sur le projet d'Hydro-Québec d'aménager un nouveau barrage sur la rivière Péribonka

"On ne fait pas ce qu'on veut, mais nous sommes néanmoins responsables de ce qu'on est" (Jean-Paul Sartre). Dans le feu de l'action, il n'est pas toujours évident de prendre des décisions, les bonnes décisions. C'est pour cette raison que la Corporation des camionneurs en vrac de la région 02 Inc. croît en la pertinence de présenter ce mémoire afin d'aider les mandataires du Bureau des audiences publiques à orienter nos décideurs dans la bonne direction.

En premier lieu, il est important de souligner que le camionnage en vrac a déjà connu de meilleures années. L'étranglement budgétaire de nos administrations publiques, la délimitation du territoire de la région 02 ainsi que la déréglementation du transport en vrac au 1<sup>er</sup> janvier 2000 sont des éléments qui ont passablement détérioré les conditions de vie de plusieurs familles dont les revenus dépendent du transport en vrac.

Vous comprendrez certainement l'importance pour les camionneurs de la région du Saguenay-Lac-St-Jean de faire changer cette situation en mettant tout en œuvre pour que des projets comme celui d'Hydro-Québec sur la Péribonka se concrétisent et qu'il y ait une place pour eux lors de l'exécution de ces travaux.

Dans le présent mémoire vous trouverez en premier lieu la présentation de l'organisme, un portrait des camionneurs en vrac, un portrait des organismes de courtage, l'efficacité et la rentabilité du camionneur artisan, les grandes lignes d'une étude socio-économique des camionneurs de la région 02, l'entente Hydro-Québec / ANCAI, l'addenda bonifiant cette entente ajouté par Hydro-Québec dans le document d'appel de soumissions pour l'aménagement de la Toulnostouc, la vision des camionneurs concernant l'octroi, la fragmentation et la réalisation des travaux et, en conclusion, les suggestions et recommandations de la Corporation des camionneurs en vrac de la région 02 Inc.

## **PRÉSENTATION DE L'ORGANISME**

La Corporation des camionneurs en vrac de la région 02, communément appelé le poste régional, dessert six bureaux de courtage de la région Saguenay-Lac-St-Jean et a pour mission de représenter et défendre l'ensemble des titulaires de permis pour le transport de matière en vrac abonnés à l'un de ces bureaux, de les soutenir dans l'exploitation profitable de leurs entreprises de transport, notamment par l'amélioration du camionnage en vrac, par l'établissement d'avantages sociaux et par l'organisation de services.

Cet organisme regroupe au-delà de cinq cents (500) propriétaires de camions et est dirigé par un conseil d'administration formé des présidents des organismes de courtage de la région 02.

Les six organismes de courtage de la région 02, également à but non lucratif, couvrent les zones de Roberval, Lac-St-Jean, Jonquière, Chicoutimi, Dubuc-Nord et Dubuc-Sud. Ils sont détenteurs d'un permis de courtage délivré en vertu de la loi du Ministère des Transports et sont communément appelés dans la région, "sous-postes".

Afin de rendre plus équitable la répartition des deniers publics, le gouvernement du Québec a adopté en chambre (17 décembre 1999) la Loi 89 qui remplace le règlement sur le camionnage en vrac. Cette Loi permet de confier d'une façon privilégiée les travaux de génie civil et de voirie d'un organisme public aux détenteurs de permis de camionnage en vrac.

C'est pour cette raison que l'Association nationale des camionneurs artisans (ANCAI) et Hydro-Québec ont convenu d'une entente de services. Cette entente sera présentée ultérieurement dans le présent document.

La Commission des transports du Québec tient et met à jour un registre de camionnage en vrac dans lequel sont inscrits les exploitants de véhicules lourds visés dans un marché public. Ce registre a pour but de regrouper ceux qui ont accès aux secteurs de travail confiés de façon privilégiée par un organisme public.

Pour demeurer inscrit au registre, l'exploitant de véhicules lourds doit s'abonner aux services de courtage d'un titulaire d'un permis de courtage qui a comme principale fonction de confectionner une liste de priorité d'appels dans laquelle tous les premiers camions ont priorité sur les deuxièmes et ainsi de suite.

Cette liste de priorité d'appels donne primauté à celui qui a accumulé le moins de temps de travail avec son premier camion dans une liste précédente.

Le titulaire d'un permis de courtage dessert un territoire dont les limites sont définies par le Ministère des Transports. On retrouve ces limites de courtage accessibles aux exploitants de véhicules lourds qui ont leur principal établissement dans l'une des régions tel que constitué en vertu de la loi sur l'aménagement et l'urbanisme du Québec (Annexe

3 du décret 1483-99, 17 décembre 1999, loi sur les transports (LRQ, c.t-12) qui définit la zone).

Advenant un manque de camions a l'intérieur d'une zone, le courtier de zone doit faire appel à un autre courtier par l'intermédiaire de l'organisme régional reconnu, s'il en est un. Évidemment, la Corporation des camionneurs en vrac de la région 02 Inc. est l'organisme régional reconnu pour la région 02.

Finalement, l'Association nationale des camionneurs artisans Inc. (ANCAI) regroupe tous les organismes de courtage du Québec. La mission de l'ANCAI est également de défendre les droits et les intérêts de tous ses membres au Québec, c'est-à-dire des camionneurs artisans ou propriétaires. L'ANCAI se fait le porte-parole de tous les transporteurs en vrac auprès des autorités gouvernementales, des organismes patronaux et de plusieurs entreprises privées associées à cette grande industrie.

## **PORTRAIT DU CAMIONNEUR EN VRAC**

Le camionneur membre des associations titulaires d'un permis de courtage en vertu de la Loi sur le transport du Québec participe directement à l'activité économique de sa région ;

Ce camionneur fait partie d'une organisation réglementée par la Commission des transports du Québec dont la base est l'équité et le règlement sur le transport ;

En vertu de cette réglementation, le camionneur membre des organismes de courtage travaille de façon sécuritaire puisqu'il est tenu de faire des inspections mécaniques régulièrement, des vérifications avant départ, des rondes de sécurité journalières et de détenir tous les permis attestant qu'il a les compétences requises pour travailler avec ce genre de véhicule ;

Le camionneur membre des organismes de courtage est soumis, de par son appartenance à l'association, à des règles strictes et à un code de déontologie qui sont axés sur le professionnalisme ;

Le camionneur membre des organismes de courtage est également tarifé par le Ministère des Transports du Québec de telle sorte qu'il ne peut bénéficier de profit exagéré ou d'un contrôle des marchés comme on le retrouve souvent dans la libre concurrence ;

Grâce au système de répartition que lui offre l'organisme de courtage, le camionneur membre des organismes de courtage garanti l'intégrité des donneurs d'ouvrage en éliminant les allégations possibles de favoritisme ou de patronage ;

Certains événements des dernières années dans la région (déluge de 1996, construction des usines ALCAN à Laterrière et à Alma, etc.) démontrent sans aucun doute la nécessité pour la région d'avoir et de maintenir une flotte de camions disponible et suffisamment

importante pour combler les besoins d'une demande exceptionnelle en cas de sinistres, de tempêtes, de grands travaux économiques ou de tout autre événement majeur ;

## **PORTRAIT DE L'ORGANISME DE COURTAGE**

L'organisme de courtage peut en tout temps (24/24) répondre à toute demande de transport dans un très court délai ;

L'organisme de courtage dispose de par son réseau régional d'environ 700 camions et au niveau provincial d'une banque de 6 000 camions ;

L'organisme de courtage a la responsabilité de négocier et de conclure des ententes, s'il y a lieu, à des prix plus bas que ceux fixés par le Ministère des Transports du Québec en considération des volumes. Par contre, l'organisme de courtage ne peut, de par la réglementation, soumissionner sur un projet en appel d'offre ;

Les organismes de courtage de la région disposent d'un personnel très expérimenté et compétent pour faire face à n'importe quelle situation ;

L'organisme de courtage est une association à but non lucratif qui vit de la contribution de ses membres. Sa mission n'est pas de faire des profits mais bien de répartir le travail équitablement et de favoriser l'exploitation des petites entreprises de transport sur son territoire ;

L'organisme de courtage est structuré pour répondre rapidement et professionnellement à toutes demandes administratives. Il offre un service de facturation unique, la double vérification et la répartition du paiement entre ses membres ;

L'organisme de courtage dispose d'équipements et de logiciels informatiques à la fine pointe de la technologie ainsi que du personnel nécessaire pour répondre à tous les besoins d'informations ;

Finalement, les organismes de courtage de la région font partie du plan d'urgence de plusieurs entreprises privées, municipalités et organismes gouvernementaux ;

## **EFFICACITÉ / RENTABILITÉ DU CAMIONNEUR EN VRAC**

Le camionneur artisan est exclu du décret de la construction. Il peut donc facilement concurrencer les entrepreneurs qui doivent payer leurs opérateurs à des tarifs horaires 30% à 40% plus élevés sur les chantiers régis par la Loi sur les relations de travail dans l'industrie de la construction ;

Depuis 1984, il n'y a eu aucun accident majeur responsable sur les travaux dans la région. À souligner, aucun accident, ni majeur, ni mineur dans le déluge de 1996 et la construction de la nouvelle usine ALCAN à Alma ;

Les camionneurs membres des organismes de courtage disposent de la carte de sécurité relative aux exigences en santé et sécurité sur les chantiers de construction ;

Lors du déluge de 1996, 100 camions transportaient jour et nuit dans le secteur de La Baie avant que le Ministère des Transports du Québec ne demande aux organismes de courtage de prendre le dossier en main. Après quoi, 56 camions de jour et 38 camions de nuit. Cela s'est traduit par des économies de 51 410.00\$ par jour pour le gouvernement du Québec et par des effets très positifs sur l'environnement autant au niveau de la population que du respect de la nature ;

## **PORTRAIT SOCIO-ÉCONOMIQUE RÉGIONAL DES CAMIONNEURS**

En 2001, une étude faite auprès de tous les membres de la Corporation des camionneurs en vrac de la région 02 Inc. démontre qu'ils représentent une force économique importante.

En compilant les données de cette étude, on peut voir que les camionneurs en vrac de la région Saguenay-Lac-St-Jean représentaient un volume d'affaires d'environ cent millions de dollars pour l'année 2001. De plus, ces petites entreprises de transport généraient, pour cette même année, près de 900 emplois directs dans la région.

Cependant, les compressions budgétaires, la déréglementation, les coûts élevés du carburant ainsi que les problèmes dans l'industrie du bois d'œuvre ont des effets néfastes sur les revenus de ces entreprises.

## **ENTENTE HYDRO-QUÉBEC / ANCAI**

Tel que vous pourrez le constater à la lecture du document en annexe 1, une entente est intervenue entre Hydro-Québec et l'Association nationale des camionneurs artisans.

Cette entente comporte cependant une lacune puisque tel que stipulé à l'article «A. Définitions» le transport accordé aux camionneurs en vrac doit se faire sur les chemins publics seulement :

*"Matériaux en vrac" Les Matériaux en vrac visés par la présente disposition comprennent le sable, la terre, les schistes argileux, le gravier et la pierre concassée ou non à l'exclusion de toute autre substance et de tout autre matériau, transportés en tout ou en partie sur le réseau routier*



à la charge du Ministère des Transports du Québec ou des municipalités.

Hors, pour ce qui est du projet d'aménagement d'un nouveau barrage sur la rivière Péribonka, il n'y a pratiquement pas de chemins faisant partie du réseau routier à la charge du Ministère des Transports du Québec ou des municipalités.

Par conséquent et compte tenu qu'un organisme de courtage ne peut soumissionner comme entrepreneur ou sous-traitant, les camionneurs craignent qu'il n'y ait pas ou qu'il y ait peu de travail pour eux dans le projet.

**BONIFICATION DE L'ENTENTE HYDRO-QUÉBEC / ANCAI**

Dans le cadre des travaux d'aménagement hydroélectrique de la Toulnostouc, Hydro-Québec a ajouté dans son document d'appel de soumissions l'article **3.17 Transport de matériaux en vrac par camions**<sup>1</sup> :

*Aux fins d'application de l'article "Transport de matériaux en vrac par camions" des clauses générales, le chemin menant au lac Sainte-Anne, l'accès au lac Sainte-Anne en rive droite, l'accès à la centrale et tous les autres accès, routes ou passages relatifs à ce contrat sont considérés au même titre que le réseau routier à la charge du ministère des Transports du Québec ou des municipalités.*

Évidemment, l'ajout d'un article du même genre pour le projet d'Hydro-Québec sur la rivière Péribonka garantirait une plus grande part de travail aux camionneurs et aurait pour conséquence d'engendrer une répartition plus équitable des investissements d'Hydro-Québec dans la région.

Hydro-Québec prévoit 40 000 voyages de camions pour son projet dans la réserve faunique des Laurentides. Même s'il n'est pas possible, pour l'instant, d'avoir le volume de transport requis pour l'aménagement de la Péribonka, nous savons que ces travaux exigent dix fois plus d'investissement de la part d'Hydro-Québec. À partir de ces éléments, il est facile de comprendre l'ampleur d'un tel projet pour les camionneurs en vrac de la région Saguenay-Lac-St-Jean.

Considérant le contexte difficile dans lequel vivent les camionneurs ainsi que le fait qu'Hydro-Québec a été bien servi par les camionneurs de la Côte Nord pour ses travaux d'aménagement de la Toulnostouc et que, réciproquement, les camionneurs de la Côte Nord ont grandement apprécié de travailler sur ce chantier, il est logique et normale de croire que les camionneurs du Saguenay-Lac-St-Jean puissent jouir du même avantage que leurs confrères de la Côte Nord.

---

<sup>1</sup> Voir en annexe 2

## RETOMBÉES ÉCONOMIQUES RÉGIONALES

Les représentants des camionneurs en vrac ont pris part à une rencontre réunissant plusieurs intervenants de la région le 9 octobre dernier et ils adhèrent entièrement aux conclusions découlant de cette rencontre qui sont :

- Que les entreprises régionales doivent décrocher le maximum de contrats de construction de ce projet et qu'elles y développent leurs expertises;
- Qu'une combinaison des deux approches suivantes soit appliquée à ce projet :
  - Le fractionnement des lots pour permettre à davantage d'entreprises régionales de soumissionner sur les contrats, de développer leur expertise et de faire des affaires directement avec Hydro-Québec;
  - L'application de la clause de sous-traitance régionale lorsque la région ne possède pas l'expertise nécessaire pour soumissionner et répondre aux exigences minimales d'Hydro-Québec;
- Que les appels d'offres pour les contrats soient faits uniquement dans la région lorsqu'il y a un minimum « acceptable » de soumissionnaires qualifiés (environ 4 à 6) et ce, même si l'appel d'offres dépasse un million de dollars;
- Que la notion « avoir sa principale place d'affaires » soit définie de telle sorte qu'on ne puisse participer aux appels d'offres sous prétexte que l'on dispose d'une boîte postale ou que l'on se paie une ligne téléphonique dans la région. Concrètement, que cette notion soit applicable uniquement et de façon non équivoque aux entreprises qui sont véritablement de la région;
- Que dans l'application de la clause de sous-traitance régionale, on laisse suffisamment de temps (5 jours) pour réagir avant la diffusion publique des contrats et ce, afin d'identifier le potentiel de sous-traitance régionale.

Nul besoin d'avoir de grande notion d'économie pour savoir que plus les investissements d'un projet sont répartis à l'intérieur d'une région, plus les retombées économiques sont importantes pour cette région.

Dans le contexte actuel, dépendamment de l'organisation du chantier par l'entrepreneur, les camionneurs artisans ne sont appelés que pour dépanner occasionnellement. C'est d'ailleurs ce qui s'est produit dans le contrat de l'entrepreneur Fernand Gilbert pour les travaux d'Hydro-Québec à la Manouane. Au moment d'écrire ces lignes, la petite

quantité de transport effectué par le seul camionneur de la région réquisitionné n'a pas encore été payé et ce, trois mois après son exécution. Les exemples d'abus sont monnaie courante lorsque les camionneurs ne sont pas protégés.

Il apparaît évident que la grande majorité des acteurs économiques de la région Saguenay-Lac-St-Jean souhaitent qu'Hydro-Québec fractionne le plus possible les travaux pour son projet sur la rivière Péribonka et ce, afin d'assurer le maximum de retombées économiques dans le milieu.

Il est clair que de par la nature même des organismes de courtage qui est de répartir équitablement les réquisitions de transport entre ses membres, garantir plus de travail pour les camionneurs en vrac est synonyme de garantir plus de retombées économiques pour la région. En plus, c'est une excellente formule de fractionnement de contrat puisque pour obtenir les services de plusieurs entreprises de transport, il n'y a qu'un seul responsable à contacter, le directeur de courtage de la zone où les travaux sont effectués.

## CONCLUSION

La Corporation des camionneurs en vrac de la région 02 Inc. souhaite être l'un des partenaires d'Hydro-Québec dans son projet d'aménagement d'un nouveau barrage sur la rivière Péribonka et, par conséquent, verrait positivement la concrétisation de ce projet.

Les camionneurs en vrac sont à la fois protégés et enclavés par une réglementation. L'intention n'est nullement de remettre en question la réglementation dans son ensemble, simplement d'exprimer que la clause favorisant la sous-traitance régionale (40%) d'Hydro-Québec ne peut actuellement pas favoriser les camionneurs en vrac.

Naturellement, l'idée d'ajouter dans le document d'appel de soumissions pour le projet de la rivière Péribonka une clause en faveur des camionneurs en vrac comme celle que l'on retrouve dans le projet d'aménagement de la Toulnostouc (3.17) demeure l'élément principal du présent mémoire. C'est la clé pour assurer du travail aux camionneurs.

Les camionneurs en vrac de la région 02 ne demandent pas la charité, simplement d'être capable de gagner leur vie en travaillant. Et, considérant le professionnalisme des camionneurs artisans ainsi que les structures efficaces qu'ils se sont donnés, ils sont des outils de développement et en mesure d'engendrer des effets positifs au niveau des retombées économiques dans la région.

Les camionneurs artisans souhaitent que les mandataires du Bureau des audiences publiques reçoivent et transmettent ces préoccupations auprès du promoteur du projet.

Claude Girard, M.Sc. (gestion)  
Pour la Corporation des camionneurs en vrac de la région 02 Inc.